



Naturskyddsföreningen

Ge oss kraft  
att förändra  
Pg.90 1909-2

## Rapport

Statlig cykelpolitik  
– på pappret och i realiteten

Aug 2014

Författare: Krister Spolander

Layout: Anki Bergström, Naturskyddsföreningen

Omslagfoto: Krister Spolander

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b>	6
<b>Syftet</b>	8
Den statliga cykelpolitiken på pappret	9
Cykeln i de transportpolitiska besluten sedan sekelskiftet	9
Nya mål	10
Det nu aktuella transportpolitiska beslutet	10
522 miljarder till transportinfrastruktur	10
<b>Cykeln hos myndigheterna</b>	12
Cykeln i stadsplaneringen	12
Trängseln	12
Bebyggelse för fysisk aktivitet	12
Kommunerna	13
Cykel och tåg	13
Uppdaterad cykelstrategi	14
Strategiska utmaningar	14
<b>Statlig cykelpolitik i realiteten</b>	15
De föregående planeringsomgångarna för 2004–2015 och 2010–2021	15
Planerade cykelpengar krymper i regel	15
Uppföljningar i samband med budgetpropositionen	16
Små kommunala resurser	16
<b>Effekter på cyklingen</b>	17
Cykeltrafikens utveckling	17
Regeringens målbedömning	18
<b>Infrastrukturbeslutet 24 juni 2014</b>	19
Förslagen i länsplanerna	19
Förslagen i nationell transportplan	19
Regeringsbeslutet våren 2014	20
Riksdagsbehandlingen och beslutet 24 juni 2014	20
<b>Problemen</b>	21
Minst ett halvt sekel	21
Klyftan mellan ord och handling	21
Den avgörande cykelinfrastrukturen	21
Planer utan pengar är bara papper mellan pärmar	22
<b>Pengar för ökat cyklande</b>	23
Systemfel i planeringsmodellen	23
Statlig pott för kommunal cykelinfrastruktur	23
Stadsmiljöprogram	23
Flexibla planeringssystem	24
Statligt ansvar för statliga vägar	24
Ord på vägen	24
<b>Fotnoter</b>	26

# Författarens förord

45 procent av bilresorna i vårt land är kortare än fem kilometer, en sträcka man cyklar på en kvart.

Finns ingen cykelväg tar man bilen. Svårare än så är det inte.

Staten satsar över femhundra miljarder kronor på transportinfrastrukturen de kommande tolv åren. Det allra mesta går till bilinfrastrukturen för att förbättra, driva och underhålla den.

En mycket liten del går till cykeln, mindre än en procent. Med den takten kommer det att ta minst ett halvt sekel innan vi i Sverige har en acceptabel cykelinfrastruktur.

I den här rapporten försöker jag klargöra vad den statliga cykelpolitiken egentligen handlar om. Rapporten bygger på två tidigare. Den första behandlade den statliga cykelpolitiken fram till infrastrukturplaneringen 2013.<sup>1</sup> Den andra redovisade förslagen i de nu aktuella nationella och regionala infrastrukturplanerna.<sup>2</sup> Det jag nu gjort är att komplettera med regeringens beslut och riksdagsbehandlingen som slutfördes i och med beslutet 24 juni 2014.

Jag är glad för att Naturskyddsföreningen ger ut rapporten. Och för alla konstruktiva synpunkter jag fått från Sven Hunhammar, Naturskyddsföreningens klimatchef med transportfrågor som en av sina specialiteter. Ett stort tack också till Claes Unge - med förflutet vid Kommunikationsdepartementet, KFB och Vinnova - som granskat manuset.

Stockholm september 2014



Krister Spolander

# Förord

Cykeln ensam räddar inte klimatet. Men den är en viktig del i ett hållbart transportsystem och tillsammans med IT, gång och kollektivtrafik har den goda möjligheter att skapa tillgänglighet utan att använda bil. Den är därmed en viktig förutsättning för att vi ska få en fossilfri transportsektor till 2030 och städer som är sköna att leva i.

Cyklandet står i stort och stampar, trots några goda undantag i olika städer runt landet. För att det ska öka krävs det stora satsningar. Vi har därför bett Krister Spolander i denna rapport sammanfatta vad staten i olika sammanhang har lovat och jämföra med vilka satsningar som verkligen skett. Det är bitvis dyster läsning. En tiondel av resorna sker på cykel, medan mindre än en procent av infrastrukturpengarna går till cykel. Naturskyddsföreningen vill istället ha en cykelchock: satsa pengar i stadsmiljöprogram och cykel-pott så att cyklingen verkligen ökar. Klimatmaxa cykelpolitiken!



Svante Axelsson, Generalsekreterare

# Sammanfattning

Sedan början av 2000-talet syftar transportpolitiken bland annat till att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik, särskilt i tätorter. Så står det i de transportpolitiska besluten, nu senast i *Investeringar för ett starkt och hållbart transport-system* där det konstateras att "den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att förbättra infrastrukturen för cyklister, främst i fråga om väl utformade och underhållna cykelvägar". I sammanlagt fem transportpolitiska beslut sedan millennieskiftet har cykeln lyfts fram på detta sätt.

Till detta kommer en lång rad strategier och handlingsprogram från olika myndigheter, främst Trafikverket, och dessförinnan Vägverket, men också andra med intresse för cykeln i samhällsplaneringen, exempelvis Boverket och Folkhälsoinstitutet, och organisationer som Sveriges Kommuner och Landsting.

Totalt har man under årens lopp tagit fram bortåt ett 30-tal dokument i form av propositioner, utskottsbetänkanden, infrastrukturpolitiska beslut, handlingsplaner, strategier, åtgärdsprogram. Där har cyklingens fördelar för såväl samhälle som individ lovordats på allt sätt. Nyttan är väldokumenterad i detta material med fakta från forskning, beprövad erfarenhet och sunt förnuft.

## Många ord och lite verkstad

Men sällan har uttrycket "så många ord och så lite verkstad" varit så träffande som för den statliga cykelpolitiken. Förmågan att få fram tillräckliga pengar saknas för att realisera ambitionerna. Detta trots att visionerna upprepats vid snart sagt varje tillfälle som trafikpolitik och stadsplanering varit på agendan. Det tycks ha blivit viktigare att skriva strategier och handlingsplaner än att genomföra dem.

Regering och Riksdag har nyligen fattat beslut om infrastrukturplaneringen de kommande tolv åren till 2025. Det omfattar 522 miljarder kronor.

Men mindre än en procent har avsatts till cykeltrafik. Det allra mesta går till att förbättra, driva och underhålla bilinfrastruktur.

Med den takten kommer det att ta minst ett halvt sekel

innan den svenska cykelinfrastrukturen är utbyggd till acceptabel omfattning och standard.

De planerade avsättningarna till cykel är heller inte säkrade. Erfarenhetsmässigt krymper avsatta cykelmedel med tiden därför att andra projekt prioriteras högre och behöver mer resurser beroende på kostnadsfördyringar och underfinansiering.

## Oförändrad cykling

Enligt regeringens och dess exportorgan Trafikanalys bedömningar har det inte skett några förbättringar i förutsättningarna att välja cykel.

Cyklandet ligger därför kvar på ungefär samma nivå som på nittioalet, eller till och med något lägre. Inte fullt en tiondel av svenska folkets resor görs med cykel. Så var det då. Och så är det nu. Det finns i och för sig lokala undantag där cyklandet ökat, men det motverkas av minskningar på andra håll.

## Systemfel

Ett systemfel i planeringsmodellen för den statligt finansierade infrastrukturen har med tiden blivit allt mer uppenbart. Planeringen genomförs nu på nationell och regional nivå där syftet är att använda anvisade medel så att de transportpolitiska målen uppnås i det nationella och de regionala transportsystemen.

Cykling är emellertid *varken ett nationellt eller regionalt färdmedel*. Det är ett utpräglat *lokalt* färdmedel för kortare distanser, oftast inom en och samma tätort eller mellan närliggande tätorter.

Statsbidrag kan i och för sig utgå till kommunala cykelvägar. Beredning och beslut sker emellertid på regional nivå i samband med upprättandet av länstransportplanerna. I avvägningen mellan å ena sidan regionala och å den andra kommunala behov är den enskilda kommunen, av lätt insedda skäl, i underläge. Länsplaneupprättarnas prioritet gäller förstas regionala transportbehov, inte lokala.

Detta är en orsak till varför cykeln kommit på undantag trots alla statliga policyförklaringar sedan sekelskiftet. Erfarenheterna från tidigare planeringsomgångar visar

detta tydligt. De statliga pengarna fastnar på nationell och regional nivå och når inte kommunerna där den allra mesta cyklingen äger rum.

### Statlig pott för kommunal cykelinfrastruktur

Kommunernas resurser för cykelinfrastruktur är små. Den allra största delen, i genomsnitt 95 procent, går till skola, barn- och äldreomsorg. Återstoden används för bland annat drift och underhåll av kommunala gator och vägar. Utrymmet för investeringar i ny infrastruktur är följaktligen mycket litet.

Därför behövs en särskild statlig pott där enskilda kommuner direkt kan söka *statlig medfinansiering till kommunal cykelinfrastruktur*. Detta utan att behöva gå vägen över regionförbund eller länsstyrelser. En sådan modell infördes för några år sen i Danmark och har visat sig bli en vitamininjektion.

Liknande modeller har funnits tidigare i Sverige i form av LIP, Lokala investeringsprogrammet, och KLIMP, Klimatinvesteringsprogrammet. Där kunde enskilda kommuner få statlig medfinansiering till utveckling av bland annat sin cykelinfrastruktur.

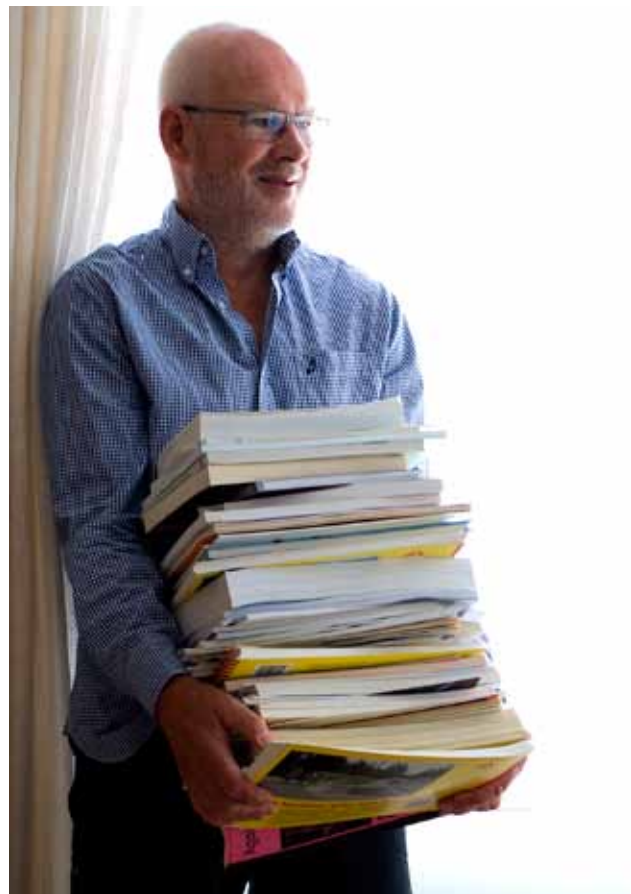
Liknande tankar har också framförts av utredningen Fossilfrihet på väg som nyligen föreslagit ett nytt stadsmiljömål om att ökningen i persontransportresandet i tätorter ska ske i form av gång, cykel och kollektivtrafik så att biltrafiken kan minska. Kopplat till detta mål är ett särskilt stadsmiljöprogram tänkt, innebärande att staten skulle teckna avtal med de kommuner som förbinder sig att verka för stadsmiljömålen. Via avtalen skulle kommuner kunna få statsbidrag till sådan infrastruktur för kollektivtrafik, cykel och gång som leder till att biltrafiken minskar.

### Flexibla planeringssystem

Infrastrukturplaneringen äger rum cirka vart femte år.

Kommer man inte med då får man alltså vänta länge till nästa omgång. Ett mer flexibelt planeringssystem behövs därför med tanke på kommunernas mycket skiftande behov och förutsättningar.

Kommunernas ansökningar till en statlig cykelpott skulle därför kunna ske när som helst under perioden. Detta skulle ge snabbare beslutsvägar och korta tiden mellan planering och implementering.



De statliga ambitionerna för cykeltrafiken – ett trettiotal dokument i form av strategier och handlingsprogram, propositioner, utskottsbetänkanden och transportpolitiska beslut.

# Syftet

Under nittioalet började en omsvängning i synsätt och attityder efter bilens fullständiga dominans i infrastruktur och stadsplanering. Cykelns potential för stadstrafik upptäcktes. Och det passade väl ihop med de nya ambitionerna att utveckla städernas attraktivitet och urbana kvaliteter.

Sedan början av 2000-talet syftar transportpolitiken till att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik, särskilt i tätorter. Så står det i de transportpolitiska besluten, nu senast i *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* där det konstateras att "den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att förbättra infrastrukturen för cyklister, främst i fråga om väl utformade och underhållna cykelvägar".

Till detta kommer en lång rad strategier och handlingsprogram från olika myndigheter sedan 2000, främst Trafikverket (och tidigare Vägverket) men också andra med intresse för cykeln i samhällsplaneringen, exempelvis Sveriges Kommuner och Landsting, Boverket, Folkhälsoinstitutet.

Gemensamt för alla dessa dokument är förslag på strategier och åtgärder för att öka cyklandet.

En given fråga nu efter ett drygt decennium är vad allt detta lett till. Vad innebär omsvängningen i praktiken? I vilken utsträckning satsar staten resurser på cykeltrafiken? Har det lett till ökad cykeltrafik?

**Syftet med denna rapport är att**

- beskriva den statliga cykelpolitiken
- redovisa om insatserna lett till ökad cykling
- diskutera problemen



# Den statliga cykelpolitiken på pappret

Nationens ambitioner för cykeltrafiken är drygt tio år gamla. Dessförinnan betraktades cykeln som leksak för barn, motionsredskap för vuxna och i övrigt som ett trafik-säkerhetsproblem.

Under nittioalet började cykeln emellertid komma fram i trafikpolitiska sammanhang, först i ett antal kommuner som - influerade av den kontinentala stadsutvecklingen - fann att en ständigt ökande biltrafik i trånga tätorter inte var förenlig med kraven på urban kvalitet och bättre livsmiljö.

## Cykeln i de transportpolitiska besluten sedan sekelskiftet

På nationell nivå fångades detta upp i trafikpolitiska målsättningar. I det infrastrukturpolitiska beslutet 2002 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* (fram till 2015) angav regeringen och Riksdagen att cykeltrafiken bör öka, inte bara absolut utan också som andel av resandet.<sup>3</sup>

Trafikutskottet konstaterade att en del av de många korta bilresorna kunde ersättas av cykel. De stora skillnaderna mellan olika orter i landet visade att det fanns möjligheter att öka cyklandet ”genom strategiska åtgärder”.

Därför såg utskottet ”med tillfredsställelse på den nationella strategi som tagits fram av Vägverket tillsammans med Svenska Kommunförbundet och andra aktörer på området för att uppnå en ökad och säker cykeltrafik”.<sup>4</sup> Trafikutskottet anförde att cyklandet getts stor betydelse i regeringens förslag till inriktningsplanering för den kommande planeringsperioden: ”Utskottet förutsätter därmed att den nationella strategin och motionsförslagen allvarligt övervägs vid den fortsatta åtgärdsplaneringen av transportsystemet.”

I nästa transportpolitiska proposition *Moderna transporter* föreslog regeringen samma mål som i den förra, nämligen att ”cykeltrafikens andel av antalet resor bör öka, särskilt i tätort”.<sup>5</sup> Som skäl angavs att ”en ökad och säker cykeltrafik, särskilt i tätorter, är viktig för att öka tillgängligheten. Detta har också fördelar från miljö- och folkhälsosynpunkt.”

I riksdagsbehandlingen förstärktes detta på följande sätt.<sup>6</sup> ”Ett enigt utskott understryker att cykeln har en given plats i det hållbara resandet. *Cykelfrågan bör därför inte som traditionellt betraktas enbart som en trafiksäkerhetsfråga utan också som en företeelse med väsentlig transportpolitisk betydelse.* Enligt utskottets mening bör cyklismen främjas med hjälp av en kombination av olika styrmedel och åtgärder. Det handlar bl a om infrastrukturåtgärder, trafikbestämmelser, information och kampanjer” (min kursivering).

Notera perspektivförskjutningen från cykeln som säkerhetsproblem till väsentligt transportmedel. Det är första gången det sker i ett så auktoritativt sammanhang.

Några år senare upprepade regeringen återigen målsättningen för cykeltrafiken i propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*.<sup>7</sup> Där angavs att andelen gång- och cykeltrafik av de korta resorna bör öka och att kombinerade resor mellan kollektivtrafik och gång/cykel bör underlättas och att cykelturismen bör utvecklas. Ökad cykelanvändning kunde bidra till flera samhällsmål samtidigt – minskad miljöpåverkan, minskad trängseln i tätorter och förbättrad folkhälsa.

Trafikutskottet konstaterade i sin behandling av propositionen att den innehöll en ”rad bedömningar som är väl ägande att främja ett ökat cyklande”. Utskottet påpekade dock att det i första hand är på lokal nivå som cykeln är föremål för överväganden och att det därför är viktigt att förstärka dess roll som en naturlig del av planeringen av det lokala transportsystemet.

Trafikutskottet fastslog vidare att den ”enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att åstadkomma förbättrad infrastruktur för cyklister”. När det gäller cykelvägar längs statliga vägar noterade utskottet emellertid att nivån på utbyggnaden tidigare har varit relativt låg utifrån de behov som identifierats.<sup>9</sup> Man antog att denna utveckling kunde brytas genom regeringens förslag. Därvid borde sträckor mellan närliggande tätorter med många invånare prioriteras till en början.

I regeringens *direktiv till åtgärdsplaneringen*<sup>10</sup> för perioden 2010-2021 fastslogs kort och gott att såväl den na-

tionella planen som länsplanerna för utveckling av transportsystemet ska omfatta åtgärder som främjar användningen av cykel.

### Nya mål

Riksdagen antog 2009 en ny struktur för de transportpolitiska målen efter förslag i regeringens proposition *Mål för framtidens resor och transporter*.<sup>11</sup>

Det övergripande målet var, som tidigare, att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Till detta slöts s k *funktionsmål* respektive *hänsynsmål*. Funktionsmålet handlade om att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet. Hänsynsmålen rörde trafiksäkerhet, miljö kvalitet och hälsa.

I detta sammanhang behandlades cykel tillsammans med kollektivtrafik och gång. Som del i funktionsmålet bör ”förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras”. Detta skulle ske genom att *de görs till de mest attraktiva färdmedlen* i allt fler situationer.

Regeringen underströk också att kollektivtrafik, gång och cykel är en förutsättning för att människor ska kunna förflytta sig i de stora städerna och att dessa färdmedel bidrar till att skapa den goda staden. ”De tre färdmedlen är yteffektiva och om en större andel av resorna görs med dessa kan trängseln i städer minska.”

Trafikutskottet anslöt sig till regeringens förslag i dessa delar.<sup>12</sup>

### Det nu aktuella transportpolitiska beslutet

Åtgärder för ökad och säker cykeltrafik har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Detta framförde regeringen i propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem*.<sup>13</sup> Bedömningen gjordes med utgångspunkt från den s k *Kapacitetsutredningen* i vilken Trafikverket förutsade ökad trängsel och minskad kapacitet, särskilt i storstadsregionerna där den svenska befolkningstillväxten i hög grad förväntas ske.<sup>14</sup>

För att hantera detta krävs att andelen resor med kollektivtrafik, till fots och med cykel ökar kraftigt. Det innebär att biltrafiken i storstadsregionerna förutsätts minska.

Regeringen konstaterade vidare att infrastrukturen i första hand har utformats utifrån bilismens behov och krav, medan cykling vid infrastrukturplaneringen ofta betraktats som ett transportsätt likställt med gång. För att cykeln på allvar ska kunna bidra till att lösa framtida problem i transportsystemet måste den hanteras som ett eget trafikslag med specifika behov i infrastrukturen. Cykeltrafiken har ändrat karaktär genom att hastighet och hastighetskillnader har ökat. Det förstärks av utvecklingen av själva fordonet. Exempelvis ökar inslaget av elassisterade cyklar.

Vidare pekade regeringen på tätorter och större städer: ”Den stora potentialen för att åstadkomma ökad och säker cykling finns i och nära tätorter och i större städer. Där kan staten och kommuner genom samordnade insatser åstadkomma goda förutsättningar för ökad och säker cykling.”

Man slog åter igen fast infrastrukturens grundläggande betydelse: ”Den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att förbättra infrastrukturen för cyklister, främst i fråga om väl utformade och underhållna cykelvägar. Planering av cykling har hanterats främst på lokal nivå, men för att stimulera cykling bör dess förutsättningar beaktas vid planeringen av transportsystemet även utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv” (min kursivering).

522 miljarder till transportinfrastruktur

Riksdagen sade ja till propositionen och dess förslag till ekonomisk ram – 522 miljarder kronor – till den nationella och regionala transportinfrastrukturen perioden 2014-2025.<sup>15</sup>

### 522 miljarder till transportinfrastruktur

Planeringen av hur dessa pengar ska användas ägde rum 2013. Trafikverket svarade för den nationella transportinfrastrukturen och de så kallade länsplaneupprättarna för den regionala (i regel länens regionförbund).

Till skillnad från föregående planeringsomgång behandlades cykeln nu utförligare i regeringens planeringsdirektiv.<sup>16</sup> I uppdraget till Trafikverket och länsplaneupprättarna fastslog regeringen att ”En ökad användning av kollektiva färdmedel och förflyttningar till fots och med cykel är till

gagn för såväl individer som näringsliv och samhället i stort. Det förutsätter åtgärder och en förnyelse som gör dessa transportsätt mer effektiva, attraktiva och säkra särskilt för arbetspendling och annat vardagsresande.”

Vidare hänvisade regeringen till Cyklingsutredningen *Ökad och säkrare cykling* att den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att förbättra infrastrukturen för cyklisterna, främst genom väl utformade och underhållna cykelvägar.<sup>17</sup> Regeringen återger också Cyklingsutredningens uppfattning att cykling bör vara en del av helheten och behandlas likvärdigt med andra transportsätt, och liksom dessa utifrån sina egna förutsättningar och behov.

Regeringen pekade på brister i cykelinfrastrukturen och behovet att åtgärda dem. ”För att åstadkomma sammanhängande och attraktiva cykelvägnät behövs aktiv planering genom regionala och kommunala cykelplaner. I länsplanerna för regional transportinfrastruktur finns möjlighet till satsningar på cykelåtgärder avseende nya cykelvägar längs statliga vägar, statsbidrag till kommunala cykelvägar, skyltningsåtgärder och cykelparkeringar.”

Förslagen från planupprättarna skickades in till regeringen 2013 som sedan fastställde dem våren 2014. Mer om detta i kommande avsnitt. Men först några ord om cykeln i myndigheternas strategier och handlingsplaner.

# Cykeln hos myndigheterna

Parallellt med utvecklingen i den statliga transportpolitiken har myndigheterna på ett mycket påtagligt sätt lyft fram cykeln i sina strategier och handlingsplaner.

Det startade med den så kallade nationella cykelstrategin år 2000, *Mer cykeltrafik på säkrare vägar*.<sup>18</sup> Vägverket, den då ansvariga sektorsmyndigheten, tog tillsammans med Svenska Kommunförbundet fram denna strategi. Det övergripande målet var att cykeltrafikens andel av resorna skulle öka och att säkerheten skulle bli bättre. Som ett riktmärke angavs att cykeltrafikens andel av alla resor borde kunna öka med en tredjedel till 2010 med de åtgärder som föreslogs i strategin.<sup>19</sup> Bortåt hälften av de kortaste bilresorna skulle kunna överföras till cykel.

Strategin omfattade en lång rad åtgärder inom fem insatsområden. Det viktigaste gällde infrastrukturen.<sup>20</sup>

Detta dokument blev en nationell vändpunkt i synen på cykel.

Därefter följde en lång rad dokument av liknande karaktär. Jag tar upp några av de viktigaste, en mer fullständig redovisning finns i en tidigare rapport.<sup>21</sup>

## Cykeln i stadsplaneringen

I den mer eller mindre ständigt pågående diskussionen om stadsutveckling började en ny syn på stad och trafik att komma fram under nittioalet. Stad och trafik förutsätter varandra, utan trafik ingen stad. Trafiken måste därför lösas genom en helhetssyn på staden. Detta var utgångspunkten i Boverkets "*Stadsplanera i stället för trafikplanera och bebyggelseplanera*", som kom 2002. Visionen var den blandade och attraktiva staden för alla, en gång- och cykelstad med ändamålsenlig kollektivtrafik men där också biltrafik fungerar.

Handboken *Trafik för en attraktiv stad*, TRAST, publicerades 2004 i sin första utgåva, gemensamt framtagen av Boverket, Kommunförbundet, Vägverket och Banverket.<sup>22</sup> Där konstaterades att markanvändningen det senaste halvsekllet hade präglats av utspritt boende med decentraliserad service och att detta medfört att biltrafiken ökat i våra tätorter. Det anfördes som ett hot mot en attraktiv och hållbar stadsutveckling.

En del av bilresandet borde därför flyttas över till cykel. Det antogs kunna ske för bortåt hälften av bilresorna under tre kilometer. TRAST pekade särskilt på arbetsresorna, skolresorna och kombinationsresorna mellan cykel och kollektivtrafik.

TRAST uppdaterades 2007.<sup>23</sup> Syftet var att tydligare foga in trafiksystemet i sitt sammanhang och skapa en brygga mellan olika sektorer inom samhällsplaneringen i frågor om stadens transporter. I det sammanhanget utvecklades synen på cykeln med planeringsråd på olika nivåer, praktiska åtgärder och uppföljning.

## Trängseln

Med nuvarande transportstruktur kommer expansionen i storstadsområdena och andra större städer att leda till ökad trängsel och minskad tillgänglighet.

Detta framfördes av Trafikverket som analyserade problematiken fram till 2025 i den sk kapacitetsutredningen.<sup>24</sup> Trafikverket menade att *andelen resor med kollektivtrafik, till fots och med cykel måste öka kraftigt* för att hantera tillväxten i storstadsregionerna. För det krävs både bebyggelseplanering, styrmedel och utveckling av transportsystemet.

Problemen gällde inte bara storstäder. Även i mellanstora städer borde satsningar göras bl a för att tillvarata potentialen för ökad gång- och cykeltrafik.

Infrastrukturåtgärder för ett sammanhängande säkert cykelnät bedömdes vara en av de viktigaste faktorerna för att cyklingen ska öka.<sup>25</sup> Det som angavs ha störst potential var medel till cykelåtgärder längs de kommunala väg- och gatunäten i de större tätorterna.

Som tidigare nämnts var kapacitetsutredningen en av utgångspunkterna för det nu gällande transportpolitiska beslutet *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem*.

## Bebyggelse för fysisk aktivitet

En annan aktör i sammanhanget är Folkhälsoinstitutet som i en lång rad skrifter pekat på människans behov av fysisk aktivitet och dess samband med bebyggelsen. År 2006 kom *Fysisk aktivitet och folkhälsa* där bl a infrastrukturen för

gång och cykel konstaterades vara ”utomordentligt viktig för att uppmuntra till ökad fysisk aktivitet i befolkningen”. Bristerna i infrastrukturen konstaterades vara ett påtagligt hinder för fysisk aktivitet.<sup>26</sup>

Därefter publicerade Folkhälsoinstitutet rapporten *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet*. Där framfördes att utformningen av våra tätorter motverkar fysisk aktivitet och främjar stillasittande beteenden, något som förstärks av den snabba utvecklingen av tekniska faciliteter.<sup>27</sup> Ungefär hälften av befolkningen bedömdes vara fysiskt passiv till en samhällskostnad av åtskilliga miljarder.

Ungefär samtidigt kom *Barns miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga*.<sup>28</sup> Syftet var att lyfta fram samhällsplaneringens betydelse för barnen. Genom att förbättra den byggda miljön skulle man ”markant” kunna öka andelen barn som själva tar sig till skolan med cykel eller till fots.

Cykeln är ett stående inslag i Folkhälsoinstitutet analyser av sambanden mellan fysisk miljö och fysisk aktivitet. En av rapporterna ägnades specifikt åt cykelplaneringen, nämligen *Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik*.<sup>29</sup> Där pekade man på det samhällsekonomiskt lönsamma att investera i gång- och cykelbanor men också på de stora bristerna i infrastrukturen. Man framförde att ”en ökad prioritering på alla nivåer är nödvändig för att åstadkomma en växande aktiv transport i samhället. Gång- och cykeltrafiken måste integreras i en helhetsplanering av trafiksituationen för att visa på betydelsen av att aktiv transport är en viktig del av trafiksystemet.”

Folkhälsoinstitutet publicerade också 2010 en manual för kommunal planering, *Aktivt liv i byggda miljöer*. Den vände sig framför allt till aktörer på lokal och regional nivå. Syftet var att visa hur man kan planera och förvalta den byggda miljön och den bostadsnära naturen för att främja aktiviteter som lek, cykling, promenader, rekreation och idrott.<sup>30</sup>

I detta sammanhang kan Boverket återigen nämnas för sitt regeringsuppdrag att ansvara för en *samverkande samhällsplanering som stimulerar till fysisk aktivitet* i vardagen.

Inom ramen för detta genomfördes ett antal workshops och konferenser 2012-2013 under beteckningen ”Människors landskap”. Ett tema handlade om *Cyklistens landskap – ”cykeln är ett klimatsmart transportval som vi vill ska öka, men vilka hinder och möjligheter finns för att fler ska börja cykla?”* Ett annat tema handlade om *Fotgängarens landskap – ”gåendet är vårt mest grundläggande sätt att röra oss, men frågan är vilka kvaliteter i bebyggelselandskapet som stimulerar gåendet”*.

## Kommunerna

Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, är en annan aktör som främjar cykling. Det sker bl a i konferenser, handböcker och idéskrifter. År 2012 kom idéskriften *Vägen till ett cyklande samhälle* där goda exempel på kommunal cykelplanering visades upp.<sup>31</sup> Skriften ska ses som ett komplement till den tidigare nämnda TRAST och den sk GCM-handboken.<sup>32</sup>

Dessförinnan gav SKL ut *Cykel i medvind: cykelns roll, målsättning och utvärderingar*.<sup>33</sup> Den kom 2008 och handlade om relationerna mellan mål och medel och olika metoder för att mäta cykeltrafik och utvärdera cykelfrämjande åtgärder.

Men det var inte det första engagemanget från SKLs sida. Redan 1998 publicerades handboken *Det finns bara dåliga kläder – Kommunen planerar för ökad och säkrare cykeltrafik*. Den kan sägas markera starten på ett nytt tänkande där cykeln började få plats i diskussionerna om tätorternas trafikplanering.

Andra skrifter att nämna från SKL är *Åtgärds katalog för säker trafik i tätort* (2009) och *Hållbart resande i praktiken* (2011). Den senare fokuserar på beteendepåverkan inom trafik- och stadsplaneringen. Båda är relevanta som exempel på SKLs ambitioner för cykeltrafiken.

## Cykel och tåg

De samhälleliga ambitionerna för cykeln omfattar också kopplingen till tåg och andra kollektiva färdmedel. I en dryg tiondel av tågresorna ingår cykeln som en del av resan, oftast

till avresestationen. Omkring 40 % av landets befolkning bor inom två kilometer från en järnvägsstation. Så potentialen bör vara stor för att få fler att välja att ta cykeln till tåget istället för bil.

Detta var utgångspunkt för ett antal regeringsuppdrag till dåvarande Banverket. En första rapport kom 2005 där det konstaterades att det behövdes ”både tydliga incitament och ändringar eller förtydliganden i lagstiftningen för att åstadkomma ett ökat kombiresande”.<sup>34</sup>

Rapporten följdes av ytterligare ett par påföljande år. Den ena var en idéskrift, också den ett regeringsuppdrag till Banverket om att främja behovet av trygga och bekväma cykelparkeringar vid resecentra.<sup>35</sup> En annan rapport 2007 behandlade åtgärder för att öka kombiresorna generellt. Fokus låg fortfarande på parkeringar. I uppdraget ingick att, i samarbete med Vägverket, föreslå en lämplig ansvarsfördelning vid byggande och drift av cykelparkeringar vid resecentra och stationer.<sup>36</sup>

Banverket fortsatte därefter att ta fram underlag för att ”ge myndigheter, politiska beslutsfattare och privata tågoperatörer bättre möjlighet att bilda sig en uppfattning om den sociala och ekonomiska betydelsen av att ta med cykel på tåg”.<sup>37</sup> Denna rapport 2010 omfattade bland annat en studie av förhållandena i andra länder.

### Uppdaterad cykelstrategi

En ny version av den ursprungliga nationella cykelstrategin gavs ut av Trafikverket 2012, *Ökad säker cykling*.<sup>38</sup> Det var ett regeringsuppdrag och gjordes i samarbete med Transportstyrelsen och i samråd med bl a SKL.

I denna nya cykelstrategi konstateras återigen att betydande vinster för samhället och medborgarna uppnås genom att skapa förutsättningar för människor att ersätta korta bilresor med gång eller cykel.

Störst potential för en ökad och säker cykling finns, enligt den nya strategin, inom och nära de större tätorterna. Betydelsen av infrastruktur lyftes återigen fram liksom resursbehovet: ”Infrastrukturåtgärder som leder till ett sammanhängande säkert cykelnät anses av många som en av de viktigaste faktorerna för att cyklingen ska öka. Att

*avsätta medel till cykelåtgärder längs det kommunala väg- och gatunätet i de större tätorterna bedöms som den faktor som har störst potential för att åstadkomma ett sammanhängande cykelnät och därigenom i högst grad bidra till en ökad och säker cykling” (min kursivering).*

Strategin påpekar att cyklingen måste prioriteras i planeringen av infrastrukturen om man ska nå målet om en ökad andel cykling. Cykelfrågorna måste lyftas högre på agendan och i ett tidigare skede för att bli en given del i samhällsplaneringen.

Inom ramen för den nationella strategin publicerades 2012 ett antal vägledningar till kommuner och regionala aktörer. En handlade om *uppföljning och utvärdering*. Rekommendationerna riktade sig i första hand till kommuner.<sup>39</sup>

### Strategiska utmaningar

I de nyligen antagna strategiska utmaningarna i Trafikverkets långsiktiga arbete har cykeln en klar roll tillsammans med kollektivtrafik och gång.<sup>40</sup> Generellt ska Trafikverket ”göra det lättare att välja energieffektiva och klimatsmarta transportlösningar genom att förbättra för kollektiv-, cykel- och gångtrafik”.

Storstäderna pekas särskilt ut i det sammanhanget: ”Cykel- och gångtrafiken i storstäderna ska öka och vara säkrare”. Vidare sägs att Trafikverket ska underlätta för människor att gå och cykla säkert genom att utveckla sammanhållna gång- och cykelvägnät i samverkan med kommuner och regioner. Det är också viktigt att förbättra underhållet.

I ett av underlagen<sup>41</sup> formuleras en målbild för transportsystemet 2021 enligt följande: ”Cykel och gång är på väg att bli allmänna vardagsfärdmedel eftersom framkomligheten och trafiksäkerheten blivit så mycket bättre. Det finns också helt nya utformningar av såväl cyklar som gång- och cykelvägar som passar olika behov och årstider.”

# Statlig cykelpolitik i realiteten

Som framgått finns konsensus om cykelinfrastrukturens avgörande betydelse bland politiker, planerare och andra aktörer inom transportområdet. Det är en förutsättning för ambitionen att öka cykelns del av persontransporterna, därom är de flesta överens.

Cykelinfrastruktur kostar emellertid pengar. Måttet på den statliga cykelpolitiken är därför hur cykeln hanterats i infrastrukturplaneringen. Det är först då man kan bedöma vad den statliga cykelpolitiken egentligen innebär.

Låt oss först titta på de båda föregående planeringssomgångarna innan vi går över till den nu aktuella.

## De föregående planeringsomgångarna för 2004–2015 och 2010–2021

I en undersökning 2003 av den förrföra omgången av den nationella infrastrukturplaneringen, perioden 2004–2015, konstaterades betydande brister i hur flertalet län och regioner inventerat behovet av cykelvägar i länstransportplanerna.<sup>42</sup> I flera län var inventeringarna mycket ofullständiga och samordningen mellan kommunerna obefintlig. Jämförelserna mellan länen försvårades av att cykelinvesteringarna redovisades under ett tiotal olika rubriker och dessutom ofta som klumpsummor tillsammans med andra typer av investeringsobjekt. Bara för ett halvt dussin län var det möjligt att med någon säkerhet se hur mycket pengar som man *avsåg* att satsa på cyklismen. Det är en annan sak är hur mycket pengar det faktiskt blivit, vilket framgår i det fortsatta.

Också den därpå följande planeringsomgången avseende 2010–2021 har blivit föremål för en liknande uppföljning.<sup>43</sup> Stora skillnader framkom mellan länen när det gällde hur stor del av ramen som togs i anspråk för cykel. Några län avsåg att använda mer än 20 procent av den totala planeringsramen till cykelvägar.<sup>44</sup> Andra län avsatte kring 5 procent eller mindre.<sup>45</sup>

Totalt avsatte länen/regionerna och den nationella planen drygt 3,2 miljarder på cykelinfrastrukturen för föregående planperiod 2010–2021. Det ger ca 270 miljoner per år, motsvarande drygt hälften av den halva miljard per år som behövdes för det statliga vägnätet enligt Vägverket i en rapport till regeringen.<sup>46</sup>

## Planerade cykelpengar krymper i regel

En sak är planerade medel i infrastrukturplaneringen. En annan sak är utfallet.

Av de 21 regionerna/länen var det bara Skåne som vid förra planeringsomgången redovisade utfallet i förhållande till planerad budget för cykelvägsinvesteringar. Utfallet var lägre än de planerade medlen. Investeringarna vid det aktuella tillfället uppgick tre fjärdedelar av de planerade.

Utfallet också i andra län var betydligt mindre än de planerade medlen. I exempelvis Kronoberg blev utfallet för cykel drygt hälften av planerat. *Slutsatsen var att man måste räkna med att 25-50 procent av planerade medel för cykelinfrastruktur kommer att användas till annat.*<sup>47</sup>

Förklaringen är enkel. Det beror på att större infrastrukturprojekt för motortrafik ofta underbudgeteras. För att klara finansieringen tas då medel från mindre projekt som inte prioriteras lika högt. Dit hör cykelprojekten.

Att stora infrastrukturprojekt suger till sig pengar från mindre är inte bara ett svenskt fenomen utan ett internationellt. Det har exempelvis Bent Flyvbjerg visat i många studier.<sup>48</sup>

Riksrevisionen har därför på senare år granskat statens satsningar på transportinfrastruktur.<sup>49</sup> Man konstaterar där att slutnotan för stora infrastrukturinvesteringar i stort sett alltid blir betydligt dyrare än beräkningarna som föregångarna till Trafikverket (Vägverket och Banverket) levererat inför statsmakternas investeringsbeslut. Kostnaderna har underskattats och den samhällsekonomiska nyttan överskattats. Resultatet är en underfinansiering som sedan måste hanteras brandkårsmissigt. Då handlar det ofta om miljardbelopp. Detta går ut över mindre projekt av lägre prioritet.

Försök har gjorts att säkra statliga pengar till nationella och regionala cykelprojekt. Regeringen fick 2007 ett förslag från dåvarande Vägverket att örönmärka medel för cykelinfrastruktur<sup>50</sup>. Regeringen följde emellertid inte förslaget.

Det är alltså viktigt att skilja på pengar som avsätts i en planeringsram och verkliga pengar. Pengar i en infrastrukturplan är egentligen bara siffror på papper. De verkliga pengabesluten tas senare i processen.

### Uppföljningar i samband med budgetpropositionen

Från och med budgetpropositionen för 2012 redovisas olika typer av investeringsåtgärder som genomförts enligt nationell plan och de regionala planerna, och hur kostnaderna fördelats mellan olika typer av åtgärder.<sup>51</sup> Redovisningen avser tre föregående år som rullas framåt i efterföljande budgetpropositioner (tabell 1).

Det intressanta är relationen till de totala investeringarna. Som framgår av tabellen nedan handlar investeringarna för gång- och cykel om någon enstaka procent av de totala investeringarna.<sup>53</sup>

Under dessa båda planeringsperioder, 2004-2015 resp 2010-2021, uppgick investeringsmedlen för utveckling av transportinfrastrukturen till ungefär hälften av de totala medlen (resten går till drift och underhåll).

I realiteten har alltså cykelns andel kommit att handla om *en halv procent av de statliga medlen för transportinfrastruktur*.

### Små kommunala resurser

Kommunerna kan förstås själva finansiera cykelinfrastruktur, vilket de också gör i varierande utsträckning. De har ju väghållaransvar för det kommunala väg- och gatunätet. Problemet är emellertid resurserna. Av kommunernas till-

gängliga medel går i genomsnitt 95 procent till skola, barn- och äldreomsorg. Återstoden går till gator bland annat, det allra mesta till drift och underhåll. Utrymmet för investeringar i ny infrastruktur är mycket litet.

Generellt sett är den kommunala cykelinfrastrukturen mycket eftersatt (lokala undantag finns), en följd av både bristande resurser och biltrafikens dominans i trafik- och stadsplaneringen. Det framgår bland annat av de cykelvägsanalyser som under 2000-talet genomförts i ett 40-tal större städer.<sup>54</sup> Stora brister finns dokumenterade där, såväl strukturellt som i detaljerna.<sup>55</sup>

VTI har nyligen studerat den lokala transportplaneringen i fyra större svenska städer.<sup>56</sup> Ett stort, vad man i undersökningen kallar implementeringsunderskott framkommer, en klyfta mellan de trafikpolitiska ambitionerna att öka cykeltrafiken och genomförandet av åtgärder som behövs för att realisera dem.<sup>57</sup>

För att lösa strukturproblemen i en integrerad trafik- och bebyggelseplanering, vilket är avgörande för framför allt tillgängligheten, krävs att professionsgränser överskrids och att nya kompetens- och ansvarsområden utvecklas, enligt rapporten. Detta tycks vara en avgörande orsak till att man inte kommit längre i de studerade städerna, trots modern policy för ökad cykling.

Prop. för	Investering	2008	2009	2010	2011	2012
2012	Gång- och cykelväg Totalt alla trafikslag	69 18 251	146 22 466	183 23 780		
2013	Gång- och cykelväg Totalt alla trafikslag		189 23 587	209 25 655	211 26 012	
2014	Gång- och cykelväg Totalt alla trafikslag			252 24 749	220 25 274	301 24 509

Tabell 1. Kostnader för genomförda investeringar i gång- och cykelvägar samt totalt enligt budgetpropositionerna för 2012, 2013 samt 2014.<sup>52</sup> Miljarder kronor i löpande prisnivå.



# Effekter på cyklingen

Efter alla målsättningar om förbättrade förutsättningar att välja cykel, är den givna frågan vad som hänt med cyklandet. Har det ökat?

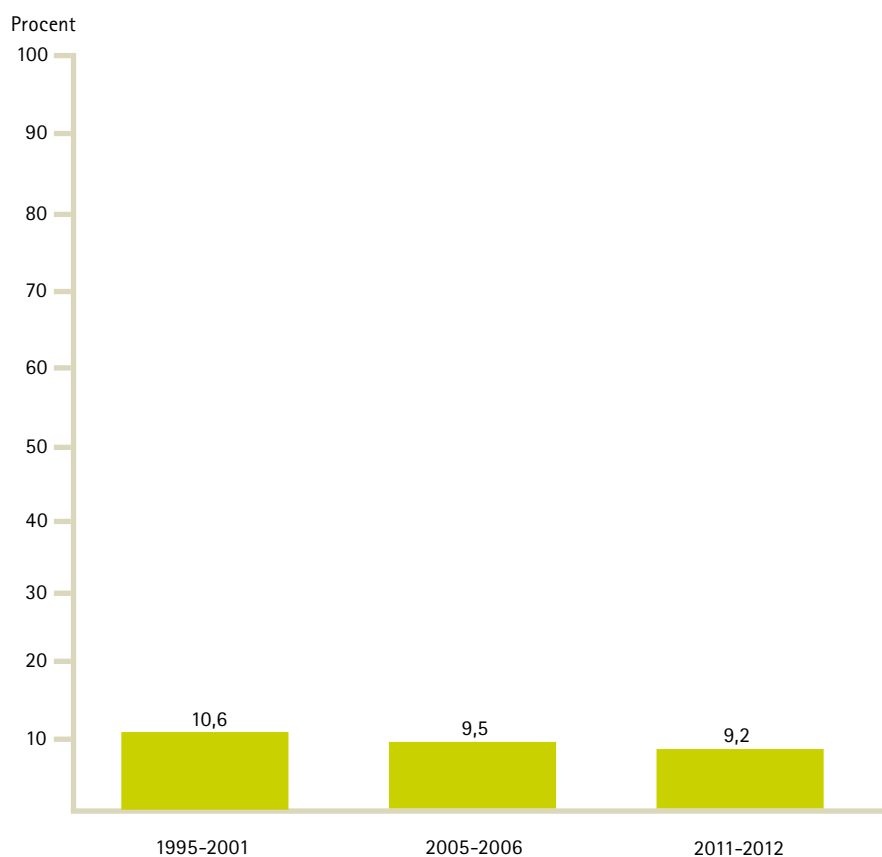
Låt oss titta på tillgängliga data.

## Cykeltrafikens utveckling

De tillförlitligaste data om cykeltrafikens utveckling på nationell nivå kommer från resvaneundersökningarna som Trafikanalys, och dessförinnan SIKÄ, administrerat.<sup>58</sup> De är de enda som mäter resandet dag för dag året runt där objektet är faktiska resor.<sup>59</sup>

Enligt dessa data ligger cykeltrafikens andel av resandet på ungefär samma nivå som på nittio-talet, till och med marginellt lägre (figur 1 nedan). Dagsläget handlar om drygt 9 procent av personresorna.<sup>60</sup>

Detta är nationella genomsnittssiffror. De innehåller såväl regionala som lokala variationer. I vissa kommuner har cykeltrafiken ökat, exempelvis i Stockholm, men det motvägs av en minskning i andra.



Figur 1. Cykelns procentuella andel av personresorna (huvudresor där cykeln varit det huvudsakliga färdmedlet). Genomsnitt för de sex helåren 1995-2001, tolv månadersperioden 2005/2006 samt de båda helåren 2011-2012. Data från RVU-Sverige, Trafikanalys.

	Procent
Storstäder	7,2
Förortskommunerorstäder	5,1
Större städer	12,7
Förortskommuner större städer	6,7
Övriga kommuner	9,0

Tabell 2. Cykelns andel av huvudresorna efter tätortsstorlek de båda helåren 2011-2012. Data från RVU-Sverige, Trafikanalys.

Cykeltrafikens andel i våra tre storstäder ligger lägre än riksgenomsnittet, drygt 7 procent (tabell 2 ovan). Men det är en stor skillnad mellan å ena sidan Malmö där cykeln svarar för ca 15 procent och Göteborg och Stockholm å den andra sidan där andelarna uppgår till ca 6½ respektive ca 5 procent. Trots den ökning som observerats i Stockholms egna cykeltrafikeräkningar, är nivån där jämförelsevis låg i nationellt jämförbara data.<sup>61</sup>

Övriga större städer ligger högre, över 12 procent. I deras förortskommuner är cykelns andel lägre, men högre än i storstädernas förortskommuner.

Det finns en stor variation mellan de övriga större städerna. En del uppvisar betydligt större cykelandelar, kring 20 procent eller till och med något över. Det är exempelvis Landskrona, Umeå, Kalmar, Halmstad, Uppsala, Nyköping, Lund, Östersund, Örebro, Luleå.<sup>62</sup>

Den stora variationen mellan de svenska tätorterna har en positiv baksida. Den visar på en *betydande potential* att öka cyklingen i exempelvis Stockholmsregionen och Göteborgsområdet, liksom i andra tätorter där cykeltrafiken är liten.

### Regeringens målbedömning

Regeringen gör en egen bedömning av de transportpolitiska målen i budgetpropositionen. De är, som nämnts, numera uppdelade i funktionsmål och hänsynsmål. När det gäller funktionsmålet för bland annat gång och cykel anser regeringen att det är ovisst om förutsättningarna att välja cykel förändrats de senaste åren och att ”trenden är oförändrad”.<sup>63</sup>

Samma slutsatser kommer regeringens expertorgan Trafikanalys fram till i en aktuell uppföljning 2014 av de transportpolitiska målen.<sup>64</sup> ”Inga förändringar går att se i gång- och cykelresandet och dess förutsättningar bedöms vara desamma nu som tidigare.”

# Infrastrukturbeslutet 24 juni 2014

Det nu gällande infrastrukturbeslutet avser perioden fram till och med 2025. Totalramen på 522 miljarder kronor beslutades av Riksdagen 2012.<sup>65</sup> Planeringen av hur dessa pengar ska användas ägde rum 2013. Trafikverket svarade för den nationella transportinfrastrukturen och regionförbunden för den regionala infrastrukturen i länsplanerna.

Nyligen fattade Riksdagen det slutliga beslutet. Det skedde 24 juni 2014.

## Förslagen i länsplanerna

Det är framför allt i länsplanerna som medel till cykelinvesteringar avsätts.

De 21 länen får emellertid bara en mindre del av totalramen, inte fullt 36 miljarder kronor sammanlagt. Det är sju procent av totalramen.

Av detta planerar länen att satsa 3,4 miljarder kronor på cykelinfrastruktur. Det är 9,5 procent av länsramen och 0,65 procent av totalramen.

	2010-2021	2014-2025
Miljarder kronor	3,2	3,4
Procent av länsramen	9,2%	9,5%
Procent av totala utvecklingspotten	1,5%	1,2%
Procent av hela planeringsramen	0,8%	0,65%

Tabell 3. Cykelns del i länsplanerna för föregående<sup>66</sup> respektive nuvarande planeringsperiod. (uppgifter från Trafikanalys).<sup>67</sup>

Satsningarna län för län redovisas i bilagan. Där framgår att cykelns andel av länsramen varierar mycket. Störst andel finns i Gotlands län som planerar att använda hälften av länsramen till cykel. Lägst andel har Västmanlands län med fyra procent.

Också i relation till befolkningmängden är variationen stor, från 12 till 150 kronor per invånare och år.

Riksgenomsnittet är cirka 30 kr/inv/år, långt mindre än i exempelvis Danmark och Holland.

Drygt hälften av cykelsatsningarna planeras till de sex sista åren. Också här är variationen stor mellan länen. Några län har förlagt större delen till de sex sista åren.<sup>68</sup>

Krav på kommunerna att medfinansiera cykelvägar längs det statliga vägnätet med hälften av kostnaden finns i åtminstone åtta län. Som tidigare nämnts har kommunerna små resurser över när deras huvuduppgifter finansierats; drygt 95 procent de kommunala medlen går till skola, barn- och äldreomsorg och liknande.

Variationen är också stor mellan de enskilda länen när man jämför förändringarna från föregående planeringssomgång. Femton län uppvisar en ökning, men spridningen är stor, från 2 procent till 140 procent (i de högre fallen är det från mycket låga nivåer). Ett län är oförändrat, medan fyra län avsätter mindre pengar till cykel.<sup>69</sup>

Jämfört med föregående planeringsperiod handlar det om en ökning på totalt 200 miljoner kronor, från 3,2 miljarder till 3,4. Då använde man emellertid en lägre kostnadsschablon per kilometer cykelväg, vilket tillsammans med allmänna kostnadsförändringar innebär en viss minskning i realiteten. Man får färre kilometer cykelväg för de nya 3,4 miljarderna än vad man trodde om de gamla 3,2 miljarderna.

## Förslagen i nationell transportplan

I den nationella transportplanen föreslås cykelåtgärder i det statliga vägnätet som motsvarar cirka 40 mil cykelväg. Det är 10 mil mindre än i föregående plan. I kronor räknat handlar det om totalt 1,4 miljarder.<sup>70</sup>

40 mil cykelväg motsvarar fyra promille av det statliga vägnätet.

Därutöver – eller inklusive, det framgår inte av skrivningen – finns två namngivna cykelåtgärder. Den ena är det så kallade Täbystråket i Stockholmsregionen för vilket 126 miljoner kronor avsatts. Den andra är Kattegattleden, en cykelturistled, som samfinansieras med 38 miljoner kronor.

I föregående nationella plan avsattes 950 miljoner kronor till 50 mil väg. Det var sannolikt en kraftig underskattning

av de faktiska kostnaderna för den väglängden (1,9 mkr/kilometer).

### Regeringsbeslutet våren 2014

Regeringen fastställde förslagen 4 april 2014.<sup>71</sup> I den nationella planen gjordes en del omprioriteringar, men de berörde inte cykeln.

I en senare skrivelse 15 maj 2014 redogjorde regeringen för åtgärdsplaneringen som lett fram till detta beslut.<sup>72</sup> Där sägs att det är ett "ökat fokus på cykeltrafik i länsplanerna". Nominellt, räknat i antal kronor, stämmer det, men inte reellt som tidigare nämnts. Med hänsyn till kostnadsfördyringar och justerad schablonkostnad ger pengarna färre kilometer cykelväg än vad man räknade med i föregående planeringsomgång.

### Riksdagsbehandlingen och beslutet 24 juni 2014

Regeringsbeslutet och skrivelsen om åtgärdsplaneringen föranledde en stor mängd motioner.

I en av dem<sup>73</sup> framfördes ett förslag från utredningen Fossilfrihet på väg<sup>74</sup> om ett särskilt stadsmiljöprogram innebärande att staten tecknar avtal med de kommuner som förbinder sig att verka för stadsmiljömålen. Via avtalen skulle kommuner kunna få statsbidrag till sådan infrastruktur för kollektivtrafik och cykel leder till att biltrafiken minskar.

Med utgångspunkt från detta föreslogs ett stadsmiljöprogram på totalt 30 miljarder fram till 2025 och att medlen skulle tas från väginvesteringar i den nationella transportplanen. Pengarna skulle användas till medfinansiering av åtgärder som bidrar till ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel och minskad andel bil- och lastbilstrafik i städerna.

Vidare kan nämnas ett motionsförslag till en omprioritering inom Trafikverkets budget till förmån för cykelåtgärder, innebärande 9 miljarder öronmärkta kronor.<sup>75</sup> Nämnas kan också ett förslag om en kommunal cykelpott, finansierad av statliga medel, i anslutning till 2014 års ekonomiska vårproposition.<sup>76</sup> En ovanlighet, värd att notera, var en cykeldebatt i Riksdagen som ägde rum i början av maj 2014.<sup>77</sup>

Trafikutskottet behandlade motionerna i betänkandet *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014-2025 mm.*<sup>78</sup> Där föreslog man Riksdagen att avslå samtliga motioner.<sup>79</sup>

Riksdagen beslutade 24 juni 2014 i enlighet med Trafikutskottets förslag.

Därmed är infrastrukturbeslutet och åtgärdsplaneringen 2014-2025 slutligt fastställda.

Man kan efter riksdagsbehandlingen konstatera att det bara är ett par partier som lyft fram behovet av ökade statliga medel till cykelinfrastruktur.

# Problemen

## Minst ett halvt sekel

Man brukar tala om den så kallade cykelskulden. Det är vad som behövs för att bygga ifatt decenniernas underlåtenhet då i stort sett alla väginvesteringar gick till den ständigt ökande biltrafiken och dess krav på framkomlighet och utrymme.

Cykelskulden handlar om tiotals miljarder kronor. Den hitintills enda nationellt täckande behovsinventeringen gjordes 2007 av dåvarande Vägverket och gällde det statliga vägnätet.<sup>80</sup> Uppräknat till dagens schablonkostnad för cykelväg skulle det handla om 15 miljarder kronor för att åstadkomma sammanhängande och säkra cykelvägar mellan närliggande tätorter. Läger man till behovet av statligt stöd till kommunal cykelinfrastruktur handlar cykelskulden om minst 20 miljarder kronor.

De planerade insatserna fram till 2025 är långt från behoven. Med nuvarande takt kommer det att ta minst ett halvt århundrade innan den svenska cykelinfrastrukturen är utbyggd till acceptabel omfattning och standard.

De planerade avsättningarna till cykel är heller inte säkrade. Erfarenhetsmässigt krymper avsatta cykelmedel med tiden därför att andra projekt prioriteras högre och behöver mer resurser beroende på kostnadsfördyringar och underfinansiering. Vidare är cykelsatsningarna något bak tunga genom att drygt hälften infaller under andra halvan av planeringsperioden 2020-2025. I en del län är det merparten, upp till tre fjärdedelar.

## Klyftan mellan ord och handling

Å ena sidan kan man imponeras av statens skrivarflit. Totalt har man under årens lopp tagit fram bortåt ett 30-tal dokument i form av propositioner, utskottsbetänkanden, infrastrukturpolitiska beslut, handlingsplaner, strategier, åtgärdsprogram. Där har cyklingens fördelar för såväl samhälle som individ lovordats på allt sätt. Nyttan är väldokumenterad med fakta från forskning, beprövad erfarenhet och sunt förnuft. Allt detta är utmärkt.

Å andra sidan slås man av oförmågan att få fram pengar för att realisera ambitionerna. Detta trots att visionerna upprepats vid snart sagt varje tillfälle som trafikpolitik och stadsplanering varit på agendan. Det tycks ha blivit viktig-

are att skriva strategier och handlingsplaner än att genomföra dem.

I Trafikverkets nya nationella cykelstrategi 2012 görs en reflektion kring detta där man som en av orsakerna nämner att åtgärdsförslagen i tidigare strategier ”*inte varit resurssatta*”.

Det handlar i och för sig om konkurrens om pengar. Behovet av resurser till infrastruktur är minst dubbelt så stort som den totalramen. Det allra mesta går till att förbättra, driva och underhålla bilinfrastruktur. Detta sägs vara en politisk förklaring till varför inte mer än en knapp procent av infrastrukturmedlen avsatts för cykeln.

## Den avgörande cykelinfrastrukturen

Det finns ändå positiva inslag i historien. Det har börjat gro en insikt om cykelinfrastrukturens betydelse. Den är avgörande om cykeln ska utvecklas till ett attraktivt och trafiksäkert alternativ. Den insikten finns numera hos såväl regering och riksdag som Trafikverket och andra väghållare.

För de allra flesta cyklister är detta en självklarhet. De har många riskabla erfarenheter av cykelstråk på mer eller mindre tungt trafikerade gator och höghastighetsvägar. Eller på dåligt underhållna cykelvägar med trafikfarliga korsningar.

Inventeringen av de regionala cykelstråken i Stockholms län exemplifierar den dåliga standarden.<sup>81</sup> Där visade det sig att bara en (1) procent av det regionala nätet hade acceptabel standard. Också den kommunala cykelinfrastrukturen har stora brister (lokala positiva undantag förekommer). Som tidigare nämnts har så kallade cykelvägsanalyser genomförts i ett 40-tal större tätorter. Samma bild framkommer där, alltså avgörande brister såväl strukturellt i kontinuitet, som i detaljutformning; cykelns instabilitet gör, som bekant, detaljutformningen särskilt viktig.

Under sådana förhållanden är det svårt att rekrytera nya cyklister. Allra svårast är det att förmå bilister att lämna den skyddande och komfortabla bilen när cykelalternativet inte är bättre än vad det är.

### **Planer utan pengar är bara papper mellan pärmar**

Att bygga cykelinfrastruktur kostar pengar, visserligen mycket mindre än för motorinfrastruktur, men ändå pengar.

Varför kommer pengarna inte fram trots alla mål och goda föresatser? Varför har alla dessa målsättningar från regering och riksdag, från myndigheter och inflytelserika organisationer inte gett mera resultat. Det handlar ju om små pengar, relativt sett. Och varför kan man inte säkra planerade pengar? Hur ser processerna ut? Hur går resonemangen? Vilka fel är det i prioriteringsmaskineriet som så missgynnar de mjuka färdmedlen?

Ja, sådana frågor kommer naturligen upp i detta sammanhang. I det avslutande kapitlet diskuterar jag några förslag att lösa problemen.

# Pengar för ökat cyklande

## Systemfel i planeringsmodellen

Ett systemfel i planeringsmodellen för den statligt finansierade infrastrukturen har med tiden blivit allt mer uppenbart. Planeringen genomförs nu på nationell och regional nivå där syftet är att använda anvisade medel så att de transportpolitiska målen uppnås i det nationella och de regionala transportsystemen.

Cykling är emellertid *varken ett nationellt eller regionalt färdmedel*. Det är ett utpräglat *lokalt* färdmedel för kortare distanser, oftast inom en och samma tätort eller mellan närliggande tätorter. För kommungränsöverskridande resor används cykel mer sällan.

Statsbidrag kan i och för sig utgå till kommunala cykelvägar. Beredning och beslut sker emellertid på regional nivå i samband med upprättandet av länstransportplanerna. I avvägningen mellan å ena sidan regionala och å den andra kommunala behov är den enskilda kommunen, av lätt insedda skäl, i underläge. Länsplaneupprättarnas prioritet gäller förstas regionala transportbehov, inte lokala.

Detta är en orsak till varför cykeln kommit på undantag trots alla statliga policyförklaringar i olika sammanhang sedan sekelskiftet. Erfarenheterna från tidigare planeringsomgångar visar detta tydligt. De statliga pengarna fastnar på nationell och regional nivå och når inte kommunerna där den allra mesta cyklingen äger rum.

Nämnas kan att cykelorganisationerna och Naturskyddsföreningen överlämnade ett förslag i februari 2014 till infrastrukturministern om att tillsätta en utredning i syfte att se över planeringsmodellen så att investeringar i cykelinfrastruktur garanteras bättre i verkligheten.<sup>82</sup>

## Statlig pott för kommunal cykelinfrastruktur

Kommunernas resurser för utbyggnad och förbättringar av cykelinfrastrukturen är, som tidigare nämnts, små. Den allra största delen, i genomsnitt 95 procent, går till skola, barn- och äldreomsorg. Återstoden används för bland annat drift och underhåll av kommunala gator och vägar. Utrymmet för investeringar i ny infrastruktur är följaktligen mycket litet.

Eftersom staten vill öka cyklandet i landet, bör staten

skjuta till medel och se till att de når kommunerna utan att behöva avvägas mot de regionala transportbehoven.

Cykelorganisationerna och Naturskyddsföreningen har därför föreslagit en statlig cykelpott där enskilda kommuner kan söka medfinansiering för kommunal cykelinfrastruktur.<sup>83</sup> En sådan modell infördes för några år sedan i Danmark för att råda bot på den generella minskningen i cyklingen där de senaste decennierna.<sup>84</sup> Den danska "cykelpuljen" har visat sig bli en vitamininjektion i utvecklingen av den danska cykelinfrastrukturen.

En sådan modell kunde förslagsvis tillämpas i Sverige en första femårsperiod varefter utvärdering kan ske.

Liknande modeller har tidigare funnits i Sverige i form av LIP, Lokala investeringsprogrammet, och KLIMP, Klimatinvesteringsprogrammet. De var i kraft ett drygt decennium från slutet av nittiotalet. Det var statliga medel som enskilda kommuner kunde söka för olika projekt i syfte att öka ekologisk hållbarhet och minska klimatpåverkande utsläpp.

En del av projekten inom LIP och KLIMP handlade om cykelfrämjande åtgärder. Många kommuner fick fart på sitt cykelvägsbyggande tack vare detta.<sup>85</sup> Linköping, för att ta ett exempel, byggde på 3 år ut sitt cykelvägnät med hjälp av LIP/KLIMP-pengar. Utan den finansieringen hade det annars tagit 20 år.

## Stadsmiljöprogram

Trots alla visioner om "den nya staden" - Promenadstaden, Cykelstaden, den Attraktiva staden - så är svenska städer fortfarande bilstäder, planerade för bilen och dominerade av bilen.

Det är inte gratis att förändra den bilden, det kostar pengar och utrymme.

Mot den bakgrunden är förslaget om ett stadsmiljöprogram intressant från utredningen Fossilfrihet på väg.<sup>86</sup> Utredningen föreslår ett nytt stadsmiljömål om att ökningen i personresandet i tätorter ska tas i kollektivtrafik, cykel och gång så att biltrafiken kan minska. Kopplat till detta stadsmiljömål föreslår utredningen ett stadsmiljöprogram i storleksordningen 30 miljarder kronor mellan 2015 och

2025. Genom att teckna så kallade stadsmiljöavtal med staten kan kommuner - som uppvisar en plan med åtgärder som uppfyller stadsmiljömålet - erhålla stöd från detta program.

Avtalet kan omfatta även andra mål av relevans för hållbara städer. Det skulle vara frivilligt att ingå avtal. Valet ligger helt på kommunerna men utsikten till statliga medel ger ett incitament.

### Flexibla planeringssystem

Infrastrukturplaneringen äger rum cirka vart femte år. Kommer man inte med då får man alltså vänta tills nästa omgång. Ett mer flexibelt planeringssystem behövs därför med tanke på kommunernas mycket skiftande behov och förutsättningar.

Kommunernas ansökningar till en statlig cykelpott skulle därför kunna ske när som helst under perioden. Detta skulle ge snabbare beslutsvägar och korta tiden mellan planering och implementering.<sup>87</sup>

### Statligt ansvar för statliga vägar

Principen för väghållning är att staten har ansvar för det statliga vägnätet, såväl det nationella som det regionala. På senare år har det emellertid spritt sig en praxis över landet med krav på kommunal medfinansiering av det regionala vägnätet. Annars blir det ingen cykelväg.

Denna praxis bör upphöra. Staten bör ta det fulla ansvaret för cykelinfrastrukturen på det statliga vägnätet.

Det är vidare en vanlig erfarenhet att avsatta cykelpengar i slutändan försvinner till annat. Återkommande uppföljningar bör därför göras, varje eller vartannat år, så att det går att jämföra planerade pengar med faktiska utfall.

### Ord på vägen

45 procent av bilresorna i vårt land är kortare än fem kilometer, en sträcka man cyklar på en kvart.

Finns ingen cykelväg tar man bilen.

Enklare än så blir det inte.



# Fotnoter

1. Det statliga sveket mot cyklisterna. Planer utan pengar är bara papper mellan pärmar. November 2013: [http://www.spolander.se/documents/Statlig\\_cykelpolitik\\_rapport\\_Spolander\\_nov\\_2013\\_000.pdf](http://www.spolander.se/documents/Statlig_cykelpolitik_rapport_Spolander_nov_2013_000.pdf)
2. Statens satsningar på cykeltrafik 2014–2025. Januari 2014: [http://www.spolander.se/documents/Rapport\\_cykeln\\_i\\_infrastrukturplaneringen\\_2014-2025.pdf](http://www.spolander.se/documents/Rapport_cykeln_i_infrastrukturplaneringen_2014-2025.pdf)
3. Prop. 2001/02:20 samt trafikutskottet 2001/02:TU2 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.
4. Trafikutskottet åsyftade Vägverkets publikation 2000:8 Mer cykeltrafik på säkrare vägar.
5. Prop. 2005/06:160.
6. Trafikutskottet 2005/06 TU5 Moderna transporter.
7. Prop. 2008/09:35.
8. Trafikutskottet 2008/09:TU2 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt.
9. Trafikutskottet syftade på en behovsinventering som Vägverket genomförde 2006 på regeringens uppdrag och en skrivelse därom till regeringen (Regeringsuppdrag cykel. Vägverket, TR 40 A 2006:21345, 2007-10-11, samt en gemensam skrivelse 2007-10-15 till Näringsdepartementet från cheferna för Vägverket, Banverket samt Nutek).
10. Regeringsbeslut 2008-12-19. Uppdrag att genomföra åtgärdsplanering inför fastställandet av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2008/09:145).
11. Prop. 2008/09:93.
12. Trafikutskottets betänkande 2008/09:TU14.
13. Prop. 2012/13:25.
14. Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050. Trafikverket, publikation 2012:101.
15. Totalt 522 miljarder kronor, varav 86 miljarder till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar, 155 miljarder för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar, samt 281 miljarder till utveckling av transportsystemet.
16. Regeringsbeslut 2012-12-20. Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2012/13:119).
17. SOU 2012:70.
18. Mer cykeltrafik på säkrare vägar. Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. Vägverket, publikation 2000:8.
19. Några år tidigare hade Kommunförbundet gjort en generell bedömning att cykeltrafiken skulle kunna öka med 30–75 procent för Sverige som helhet. Det skulle innebära att cykelns andel av resandet steg från 11 procent till 15–20 procent. Bedömningen gjordes i en skrift med planeringsråd till kommunerna (Det finns bara dåliga kläder. Kommunen planerar för ökad och säkrare cykeltrafik. Svenska Kommunförbundet, 1998).
20. Exempelvis fysiska åtgärder i infrastrukturen, drift och underhåll, vägvisning, cykelparkering, "hela-resan"-konceptet, finansiering, trafiklagstiftning.
21. Det statliga sveket mot cyklisterna. Planer utan pengar är bara papper mellan pärmar. November 2013: [http://www.spolander.se/documents/Statlig\\_cykelpolitik\\_rapport\\_Spolander\\_nov\\_2013\\_000.pdf](http://www.spolander.se/documents/Statlig_cykelpolitik_rapport_Spolander_nov_2013_000.pdf)
22. Trafik för en attraktiv stad. Handbok. Boverket, Svenska Kommunförbundet, Vägverket och Banverket, utgåva 1, 2004.
23. Trafik för en attraktiv stad. Svenska Kommunförbundet, Vägverket Banverket och Boverket. Utgåva 2, 2007.
24. Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050. Sammanfattning huvudrapport. Trafikverket, publikation 2012:101.
25. Persontransporter. Underlagsrapport. Trafikverket, publikation 2012:121.
26. Fysisk aktivitet och folkhälsa. Folkhälsoinstitutet, rapport 2006:13.
27. Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet. Folkhälsoinstitutet, rapport 2007:3.
28. Barns miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga. Folkhälsoinstitutet, rapport 2008:33.
29. Aktiv transport – på väg mot bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Folkhälsoinstitutet, rapport 2008:31.
30. Aktivt liv i byggda miljöer. Manual för kommunal planering. Folkhälsoinstitutet, rapport 2010:04.
31. Vägen till ett cyklande samhälle. Goda exempel på kommunal cykelplanering. Sveriges Kommuner och Landsting, 2012.
32. GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus. Sveriges Kommuner och Landsting, 2010.
33. Cykel i medvind: cykelns roll, målsättning och utvärderingar. Sveriges Kommuner och Landsting, 2008.
34. Tåg och cykel. Redovisning av ett regeringsuppdrag för ökat kombiresande med tåg och cykel. Banverket 2005.
35. Cykelhantering vid järnvägsstationer. Banverket, rapport ca 2006 (odaterad).
36. Åtgärder för att öka kombinerade resor med cykel och tåg. Banverket, rapport 2007.
37. Cykel på tåg – Möjligheter och svårigheter. Banverket, rapport 2010:1.
38. Ökad och säker cykling – Redovisning av regeringsuppdrag. Trafikverket, publikation 2012:196.
39. Hur mycket cyklas det i din kommun? Rekommendationer för uppföljning av målen om en ökad cykeltrafik med hjälp av resvaneundersökningar och cykelräkningar. Trafikverket, publikation 2012:088.
40. Trafikverkets strategiska utmaningar. Publikation mars 2012.
41. Trafikverkets strategiska utmaningar 2012–2021. Publikation 2011:478.
42. Kågeson, P. Gång- och cykelvägsinvesteringar i "Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015 samt förslag till länstransportplaner". Nature Associates 2003-08-25.
43. Kågeson, P. Cykelinfrastruktur i de slutliga förslagen till länstransportplaner 2010–2021. På uppdrag av Bilfria Leder samt Svensk Cykling, Nature Associates, rapport 2009-11-30.
44. Gotland, Västernorrland, Jämtland, Norrbotten och möjligen också Kronoberg.
45. Stockholms län, Sörmland, Västra Götaland, Värmland och Västmanland. I dessa län finns 47 procent av befolkningen, inklusive två av de tre storstäderna.
46. Regeringsuppdrag cykel. Vägverket, TR 40 A 2006:21345, 2007-10-11, samt gemensam skrivelse 2007-10-15 till Näringsdepartementet från cheferna för Vägverket, Banverket samt Nutek.

47. Kågeson, P. Cykelinfrastruktur i de slutliga förslagen till länstransportplaner 2010–2021. På uppdrag av Bilfria Leder samt Svensk Cykling, Nature Associates, rapport 2009–11–30.
48. Se exempelvis Flyvbjerg D. Policy and planning for large infrastructure projects: problems, causes, cures. *Environment and Planning B: Planning and Design* 2007, volume 34, pp 578–597. Denna studie omfattar 258 infrastrukturprojekt i 20 länder i fem världsdelar. Det visar sig att kostnaderna för järnväg i genomsnitt blivit 45 procent högre än budget, broar och tunnlar 34 procent över budget och vägprojekt 20 procent över budget.
49. Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna? Riksrevisionen, RIR 2012:21.
50. Gemensam skrivelse 2007–10–15 till Näringsdepartementet från cheferna för Vägverket, Banverket samt Nutek.
51. Förslag till statens budget för 2012. Prop. 2011/12:1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer.
52. Prop. 2011/12:1, 2012/13:1 samt 2013/14:1. Förslag till statens budget, Utgiftsområde 22 Kommunikationer.
53. En egendomlighet i regeringens redovisning är att siffrorna för ett och samma år förändras i framrullningen. Ta exempelvis 2010 som återfinns i alla tre propositioner. I propositionen för 2012 uppges att kostnaderna varit 183 miljoner kronor, i propositionen för 2013 har siffran ökat till 209 miljoner kronor och i propositionen för 2014 är den uppe i 252 miljoner kronor = 38 procent mer än uppgiften i den förstnämnda propositionen.
54. Cykelvägsanalyserna har genomförts i Cykelfrämjandets regi. En grupp trafikexperter har inspekterat cykelvägnätet tillsammans med lokala trafikplanerare och politiker. Resultaten har dokumenterats i bild och ord i en rapport med förslag till åtgärder såväl generell som i detalj.
55. Vanliga brister var riskabla korsningspunkter, blandtrafik på 50-gator (eller högre), dålig geometri och bredd, hinder på cykelbana, dålig ytstandard till följd av sällsynt barmarksunderhåll, sikthinder, felande länkar, dålig åtskillnad mellan cykel och gång, dålig utmärkning och vägvisning och så vidare.
56. Linköping, Malmö, Västerås och Örebro.
57. Ökad cykling: Professionella utmaning och hinder i den lokala transportplaneringen. Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI rapport 781, 2013.
58. RVU, RES respektive RVU Sverige.
59. I RVU intervjuas människor om vilka resor de gjort föregående dag, med vilka färdmedel, start- och målpunkter och omstigningar, ärenden, tidpunkter och så vidare. Intervjuerna äger rum varje dag med nya slumpmässiga urval året runt. Pågående RVU Sverige startade 110101 och kommer att pågå till och med 141231.
60. Huvudresor där cykeln varit det huvudsakliga färdmedlet. Det totala personresandet är fördelat på bil (54,5), kollektivtrafik (11,8), cykel (9,2), fötter (22,4) samt övriga färdmedel (2,2). Siffrorna inom parentes avser procentuell andel och gäller 2011–2012. Övriga färdmedel omfattar bland annat färdtjänst, taxi, flyg och sjöfart. Procentberäkningarna utförda efter borttagning av "uppgift saknas om färdmedel" (2,1 procent av data).
61. I högtrafiktid handlar det om något högre siffror i Stockholm, ca 7 procent enligt RVU-data. Ännu ett snäpp högre ligger cykeltrafiken inom Innerstaden och inom Ytterstaden där det är fråga om 8–9 procent (enligt en specialanalys på RVU-data år 2011; uppgifter från Daniel Firth Stockholms stad).
62. Cykling i Sverige. En studie av variationen mellan regioner och kommuner. September 2013: [http://www.spolander.se/documents/Cykling\\_i\\_Sverige\\_rapport\\_Spolander\\_sept\\_2013.pdf](http://www.spolander.se/documents/Cykling_i_Sverige_rapport_Spolander_sept_2013.pdf)
63. Budgetpropositionerna för 2013 resp 2014, prop. 2012/13:1 samt 2013/14:1 Utgiftsområde 22 Kommunikationer.
64. Uppföljning av de transportpolitiska målen. Trafikanalys, rapport 2014:5
65. Totalt 522 miljarder kronor, varav 86 miljarder till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar, 155 miljarder för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar, samt 281 miljarder till utveckling av transportsystemet.
66. Siffrorna för planeringsomgången har hämtats från Per Kågesons rapport Cykelinfrastruktur i de slutliga förslagen till länstransportplaner 2010–2021. Föreningen Bilfria Leder och Svensk Cykling. Rapport 2009–11–30.
67. Genomgång och granskning av förslagen till länsplaner för regionaltransportinfrastruktur 2014–2025. Trafikanalys, PM 2014:1.
68. De är Västmanland (100% de sex sista åren), Kalmar län (75%), Västra Götaland (74%), Hall- och Västernorrland (70%), Östergötland (69%) och Gävleborg (64%).
69. Statens satsningar på cykeltrafik 2014–2025. Januari 2014: [http://www.spolander.se/documents/Rapport\\_cykeln\\_i\\_infrastrukturplaneringen\\_2014-2025.pdf](http://www.spolander.se/documents/Rapport_cykeln_i_infrastrukturplaneringen_2014-2025.pdf)
70. Detta ger 40 mil cykelväg med en kilometerkostnad på 3,5 miljoner kronor.
71. Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025, beslut om byggstarter 2014–2016, beslut om förberedelse för byggstarter 2017–2019 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025 (rskr. 2012/13:119)
72. Regeringens skrivelse 2013/14:233 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025
73. Motion 2013/14:T15
74. SOU 2013:84.
75. Motion 2013/14:T15
76. Motion 2013/14:Fi11
77. <http://www.riksdagen.se/sv/Debatter--beslut/Debatter-och-beslut-om-forslag/Arendedebatter/?did=H101TU10&doctype=bet>
78. Trafikutskottets betänkande 2013/14:TU20
79. Utom två motioner som emellertid inte gällde cykelfrågan. Den ena motionen handlade om ett tydligare regelverk för kommunal medfinansiering, den andra om åtgärder inom sjöfarten.
80. Regeringsuppdrag cykel. Vägverket 2007–10–11 (TR 40 A 2006:21345). Inventeringen omfattade det statliga vägnätet, i huvudsak utanför tätbebyggelse men också i förekommande statliga vägar inom tätbebyggelse. Kommunala gator och vägar ingick inte i inventeringen.
81. Regional cykelplan för Stockholms län. SATSA II, ett samarbete mellan Trafikverket, Länsstyrelsen, Landstingen och Kommunförbundet Stockholms län. Remissversion 2013–03–25.
82. Skrivelse 2014–02–07 till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd och statssekreterare Ingela Bendrot från Svensk Cykling, Naturskyddsföreningen, Cykelfrämjandet och Trampkraft.

83. Synpunkter på Cyklingsutredningens förslag Ökad och säkrare cykling. Remissyttrande 2013-02-20 från Cykelfrämjandet, Svenska Cykelförbundet, Svensk Cykling, Naturskyddsföreningen samt Trampkraft.
84. Se vidare Cykelorganisationer och myndigheter i samverkan för ökad cyklande. En studie av Storbritannien, Norge, Tyskland, Danmark och Nederländerna med några reflektioner för svensk del. Trafikverket, publikation 2010:047.
85. Exempelvis Alvesta, Haninge, Hässleholm, Karlstad, Kristianstad, Landskrona, Linköping, Malmö, Mariestad, Sunne, Ulricehamn, Varberg, Vetlanda, Vänersborg, Östersund.
86. SOU 2013:84.
87. Ansökningarna skulle förslagsvis beredas av ett råd, självständigt men knutet till exempelvis Trafikverket som administrerar beslutade medel.
88. Genomgång och granskning av förslagen till länsplaner för regionaltransportinfrastruktur 2014-2025. Trafikanalys PM 2014:1.
89. Cykling i Sverige. En studie av variationen mellan regioner och kommuner. Rapport september 2013: [http://www.spolander.se/documents/Cykling\\_i\\_Sverige\\_rapport\\_Spolander\\_sept\\_2013.pdf](http://www.spolander.se/documents/Cykling_i_Sverige_rapport_Spolander_sept_2013.pdf)

## Bilaga

Satsning på cykelinfrastruktur och andra cykelåtgärder i länstransportplanerna 2014-2025. Miljoner kronor. Uppgifter från Trafikanalys.<sup>88</sup> Samt cykelns procentuella andel av personresorna (huvudresor med cykel som huvudsakligt färdmedel; data från RVU Sverige).<sup>89</sup>

Trafikanalys har uppgett att Jönköpings läns cykelsatsning är 0 mkr. Man har emellertid avsatt en pott för kollektivtrafik och cykel om 120 mkr. Jag antar att hälften kan gå till cykel, alltså 60 mkr.

Län	Cykelsatsningar miljoner kr	Andel av länsram	Kr per inv och år	Cykelns andel av resorna
Stockholm	713	8%	28	4,9%
Uppsala	210	13%	51	12,4%
Sörmland	48	9%	15	9,7%
Östergötland	65	5%	12	8,8%
Jönköping	60	5%	15	11,3%
Kronoberg	60	8%	27	15,9%
Kalmar	77	9%	27	14,7%
Gotland	103	50%	149	8%
Blekinge	37	7%	20	6,1%
Skåne	400	9%	26	12,3%
Halland	120	11%	33	13,6%
Västra Götaland	454	7%	24	6,9%
Värmland	72	8%	22	8,7%
Örebro	108	10%	32	13,8%
Västmanland	35	4%	11	12,7%
Dalarna	177	16%	53	9,4%
Gävleborg	135	15%	40	10,8%
Västernorrland	190	22%	65	1,9%
Jämtland	148	29%	98	10,1%
Västerbotten	146	16%	47	13,1%
Norrbotten	120	15%	40	10,9%

En tiondel av resorna sker på cykel, men mindre än en procent av pengarna går till cykel. Naturskyddsföreningen vill istället ha en cykelchock: satsa pengar i stadsmiljöprogram och cykelpott så att cyklingen verkligen ökar. Klimatmaxa cykelpolitiken!



Naturskyddsföreningen

Ge oss kraft  
att förändra  
Pg.90 1909-2

Naturskyddsföreningen. Box 4625, 11691 Stockholm.  
Tel 08-702 65 00. [info@naturskyddsforeningen.se](mailto:info@naturskyddsforeningen.se)

Naturskyddsföreningen är en ideell miljöorganisation med kraft att förändra. Vi sprider kunskap, kartlägger miljöhot, skapar lösningar samt påverkar politiker och myndigheter såväl nationellt som internationellt.

Föreningen har ca 203 000 medlemmar och finns i lokalföreningar och länsförbund över hela landet.

Vi står bakom världens tuffaste miljömärkning  
Bra Miljöval.

[www.naturskyddsforeningen.se](http://www.naturskyddsforeningen.se)



Bra Miljöval